

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/EP05/050029

International filing date: 05 January 2005 (05.01.2005)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: DE
Number: 10 2004 008 894.2
Filing date: 24 February 2004 (24.02.2004)

Date of receipt at the International Bureau: 08 February 2005 (08.02.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

EP05 / 50029

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 10 2004 008 894.2

Anmeldetag: 24. Februar 2004

Anmelder/Inhaber: ROBERT BOSCH GMBH, 70469 Stuttgart/DE

Bezeichnung: Sicherheitssystem für ein Fortbewegungsmittel
sowie hierauf bezogenes Verfahren

IPC: G 08 G, B 60 T

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 17. September 2004
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Wallner

20.02.04

5

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

10

Sicherheitssystem für ein Fortbewegungsmittel sowie hierauf bezogenes Verfahren

Technisches Gebiet

15

Die vorliegende Erfindung betrifft ein Sicherheitssystem, insbesondere Unfallvermeidungssystem, gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1 sowie ein Verfahren zum Betreiben eines derartigen Sicherheitssystems.

20

Stand der Technik

25

Die aktive Sicherheit ist einer der Schwerpunkte in der Entwicklung aktueller und auch zukünftiger Fahrzeugsysteme. Bekannte Systeme im Bereich der aktiven Sicherheit, das heißt zur Unfallvermeidung sind beispielsweise das elektronische Stabilitätsprogramm (sogenanntes E[lectronic]S[tability]P[rogramme]) zur Fahrzeugstabilisierung durch Bremseneingriff im fahrdynamischen Grenzbereich sowie V[ehicle]D[ynamic]M[anagement] als Erweiterung des ESP durch zusätzliche Lenkeingriffe.

30

Neben Systemen zur Fahrzeugstabilisierung sind auch Systeme zur Auslösung einer Notbremsung bekannt, die bei Erkennung einer Kollisionsgefahr, zum Beispiel auf Basis einer Umfelderkennung mit Radar- und/oder Videosensoren, automatisch eingreifen.

Ferner ist eine Vielzahl von Parkhilfen bekannt, die auf unterschiedlichste Weise einem

Fahrer beim Einparken helfen. So ist aus der Druckschrift DE 198 09 416 A1 eine Einparkhilfe bekannt, die eine Einparkstrategie in Abhängigkeit der Größe der potentiellen Parklücke berechnet und diese Einparkstrategie dem Fahrer des Kraftfahrzeugs mitteilt, jedoch dem Fahrer die Entscheidung überlässt, ob er der Einparkstrategie folgen will.

Ferner haben durchschnittliche Autofahrer in Gefahrensituationen oft Probleme, durch geeignete Lenkmanöver einem Hindernis auszuweichen. So zeigt sich zum Beispiel in Fahrsicherheitstrainings, dass zu spät, zu schnell bzw. zu langsam, zu viel bzw. zu wenig oder gar nicht gelenkt wird und außerdem das Gegenlenken, zum Beispiel bei doppeltem Spurwechsel, falsch oder gar nicht ausgeführt wird. Dies führt entweder zu einer Kollision mit einem Hindernis oder zu einer Instabilität, zum Beispiel zum Schleudern des Fahrzeugs.

In der Druckschrift EP 0 970 875 A2 wird ein System vorgeschlagen, das durch Lenkaktorik verhindern soll, dass der Fahrer einen zur Kollision führenden Lenkwinkel einstellt, oder das gegebenenfalls automatisch einen Ausweichkurs einstellt. Bei diesem System wird die Entscheidung, ob, wann und in welche Richtung ausgewichen wird, durch das technische System getroffen und somit dem Fahrer abgenommen. Eine technische Realisierung dieser Ausweichentscheidung erfordert jedoch hohen sensorischen Aufwand und wirft auch juristische, zum Beispiel haftungsrechtliche Fragen auf.

Darstellung der Erfindung: Aufgabe, Lösung, Vorteile

Ausgehend von den vorstehend dargelegten Nachteilen und Unzulänglichkeiten sowie unter Würdigung des umrissenen Standes der Technik liegt der vorliegenden Erfindung die Aufgabe zugrunde, ein Sicherheitssystem der eingangs genannten Art sowie ein Verfahren der eingangs genannten Art so weiterzuentwickeln, dass sowohl vorrichtungsmäßig als auch verfahrensmäßig ein vom Führer des Fortbewegungsmittels eingeleitetes Ausweichmanöver bei Annäherung an ein Hindernis unterstützt und so ein Unfall durch Kollision oder Schleudern verhindert wird.

5 Diese Aufgabe wird durch ein Sicherheitssystem mit den im Anspruch 1 bzw. im Anspruch 4 angegebenen Merkmalen sowie durch ein Verfahren mit den im Anspruch 5 bzw. im Anspruch 9 angegebenen Merkmalen gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen und zweckmäßige Weiterbildungen der vorliegenden Erfindung sind in den jeweiligen Unteransprüchen gekennzeichnet.

10 Beim Sicherheitssystem gemäß der vorliegenden Erfindung bzw. beim Verfahren gemäß der vorliegenden Erfindung ermittelt die Auswertungseinheit aus den von der Erfassungseinheit in Form von Daten und Informationen erfassten Bedingungen mindestens eine Fahrvariante, insbesondere mindestens eine Ausweichtrajektorie und/oder mindestens einen A[utomatischen]N[ot]B[rems]-Vorgang.

15 Wenn nun der Führer des Fortbewegungsmittels ein entsprechendes Fahrmanöver, insbesondere ein Ausweichmanöver oder ein Notbremsmanöver, einleitet oder eingeleitet hat, dann erfolgt die Funktion des Sicherheitssystems, insbesondere der Auswertungseinheit, bzw. des Verfahrens dahingehend, dass dieses Fahrmanöver in optimierter Form, insbesondere in Form einer optimalen Ausweichtrajektorie oder in Form einer A[utomatischen]N[ot]B[remsung], vorgegeben, unterstützt und/oder vorgeschlagen wird. Dieses System bringt in Gefahrensituationen eine deutliche
20 Erhöhung der Fahrzeugsicherheit.

25 Bei einer vorteilhaften Ausführungsform der vorliegenden Erfindung schlägt das Lenksystem dem Führer des Fortbewegungsmittels in einer Not-Ausweichsituation die optimale Ausweichtrajektorie, zum Beispiel in Form eines aufgebrachtten oder beaufschlagten Lenkmoments und/oder durch eine geeignete haptische Lenkunterstützung, vor und ermöglicht so auch ungeübten Fahrern ein sicheres Ausweichen.

30 Die haptische Lenkunterstützung kann ein haptisches Signal, zum Beispiel in Form mindestens einer Schwingung oder mindestens einer Vibration, senden und beispielsweise dem Fahrer eines Kraftfahrzeugs auf diese Weise die optimale Ausweichtrajektorie vermitteln. Die Erfindung umfasst somit eine Lenkunterstützung, die beispielsweise beim Ausweichen in Notsituationen zum Einsatz kommt.

Vorteilhafterweise erfasst das Sicherheitssystem bzw. das Verfahren eine bevorstehende Kollision sowie die Abmessungen und Entfernungen zum Hindernis mit Hilfe von Umfelderkennungssensoren, zum Beispiel mittels Radar und/oder mittels Video; diese Sensoren können zumindest vor, gegebenenfalls aber auch neben und/oder hinter dem Fahrzeug angebracht sein.

Zweckmäßigerweise wird zumindest bei bestehender Gefahr einer Kollision mit einem Hindernis von der Auswertungseinheit (= Recheneinheit)

- sowohl für ein Fahrmanöver, beispielsweise für ein Ausweichen, nach links
 - als auch für ein Fahrmanöver, beispielsweise für ein Ausweichen, nach rechts
- jeweils mindestens eine für die aktuelle Situation optimale Ausweichtrajektorie berechnet und/oder vorgehalten, die eine sichere Vorbeifahrt am Hindernis unter Beachtung der Fahrstabilität ermöglicht.

In erfindungswesentlicher Ausgestaltung wird also die optimale Ausweichtrajektorie in die entsprechende Richtung erst vorgegeben, wenn der Fahrer durch Betätigung des Lenkrads ein Ausweichmanöver, sei es nach links oder nach rechts, einleitet oder eingeleitet hat. Die Vorgabe kann

- haptisch, zum Beispiel über ein aufgebracht Lenkmoment, erfolgen und/oder
- vom Fahrer jederzeit übersteuert werden.

Vorteil dieser Strategie ist, dass die äußerst komplexe Entscheidung, ob, wann und in welche Richtung ausgewichen wird, durch den Fahrer getroffen wird, so dass juristische, insbesondere haftungsrechtliche Probleme in zuverlässiger Weise vermieden werden.

Bei einer vorteilhaften Ausführungsform der vorliegenden Erfindung sendet die Auswertungseinheit bei Gefahr, insbesondere bei hoher Kollisionsgefahr, mindestens ein akustisches, haptisches und/oder optisches Warnsignal und/oder leitet eine A[utomatische]N[ot]B[remung] ein, sofern keine anderweitige Fahrvariante, insbesondere keine Ausweichtrajektorie, zur Verfügung steht.

Vorteilhafterweise parametrisiert, vorbereitet und/oder aktiviert das Sicherheitssystem gemäß der vorstehend dargelegten Art, insbesondere die Auswertungseinheit gemäß der vorstehend dargelegten Art, und/oder das Verfahren gemäß der vorstehend dargelegten Art bei Gefahr, insbesondere bei hoher Kollisionsgefahr, das Lenksystem und/oder das

Fahrwerk des Fortbewegungsmittels und/oder das Bremssystem, so dass das Fahrverhalten des Fortbewegungsmittels für ein durch den Führer des Fortbewegungsmittels durchzuführendes Fahrmanöver, insbesondere Ausweichmanöver oder Notbremsmanöver, optimiert ist.

5

Alternativ hierzu kann die vorliegende Erfindung ein Sicherheitssystem gemäß der eingangs genannten Art, insbesondere eine Auswertungseinheit gemäß der eingangs genannten Art, sowie ein Verfahren gemäß der eingangs genannten Art betreffen, bei dem bei Gefahr, insbesondere bei hoher Kollisionsgefahr, das Lenksystem und/oder das Fahrwerk des Fortbewegungsmittels und/oder das Bremssystem parametrisiert, vorbereitet und/oder aktiviert wird, so dass das Fahrverhalten des Fortbewegungsmittels für ein durch den Führer des Fortbewegungsmittels durchzuführendes Fahrmanöver, insbesondere Ausweichmanöver oder Notbremsmanöver, optimiert ist.

10

15

Die vorliegende Erfindung betrifft schließlich die Verwendung mindestens eines Sicherheitssystems gemäß der vorstehend dargelegten Art und/oder eines Verfahrens gemäß der vorstehend dargelegten Art in mindestens einem Fahrerassistenzsystem zum Erhöhen der Sicherheit, insbesondere zum Vermeiden von Unfällen, im Straßenverkehr. So kann beispielsweise ein Notbremssystem (A[utomatische]N[ot]B[remse]) im Sinne der vorliegenden Erfindung durch Lenkaktorik erweitert werden.

20

Kurze Beschreibung der Zeichnungen

25

Wie bereits vorstehend erörtert, gibt es verschiedene Möglichkeiten, die Lehre der vorliegenden Erfindung in vorteilhafter Weise auszugestalten und weiterzubilden. Hierzu wird einerseits auf die den Ansprüchen 1 und 5 nachgeordneten Ansprüche verwiesen, andererseits werden weitere Ausgestaltungen, Merkmale und Vorteile der vorliegenden Erfindung nachstehend anhand der durch die Figuren 1 bis 3 veranschaulichten drei Ausführungsbeispiele näher erläutert.

30

Es zeigt:

Fig. 1 in schematischer Darstellung ein erstes Ausführungsbeispiel für ein

Sicherheitssystem gemäß der vorliegenden Erfindung, das nach dem Verfahren gemäß der vorliegenden Erfindung arbeitet;

5 Fig. 2 in schematischer Darstellung ein zweites Ausführungsbeispiel für ein Sicherheitssystem gemäß der vorliegenden Erfindung, das nach dem Verfahren gemäß der vorliegenden Erfindung arbeitet; und

10 Fig. 3 in schematischer Darstellung ein drittes Ausführungsbeispiel für ein Sicherheitssystem gemäß der vorliegenden Erfindung, das nach dem Verfahren gemäß der vorliegenden Erfindung arbeitet.

Gleiche oder ähnliche Ausgestaltungen, Elemente oder Merkmale sind in den Figuren 1 bis 3 mit identischen Bezugszeichen versehen.

15

Bester Weg zur Ausführung der Erfindung

20

Zur Vermeidung überflüssiger Wiederholungen beziehen sich die nachfolgenden Erläuterungen hinsichtlich der Ausgestaltungen, Merkmale und Vorteile der vorliegenden Erfindung (soweit nicht anderweitig angegeben) sowohl auf das in Figur 1 dargestellte erste Ausführungsbeispiel eines Sicherheitssystems 100 als auch auf das in Figur 2 dargestellte zweite Ausführungsbeispiel eines Sicherheitssystems 100' als auch auf das in Figur 3 dargestellte dritte Ausführungsbeispiel eines Sicherheitssystems 100".

25

In den Figuren 1 und 3 ist der jeweilige schematische Arbeitsablauf eines Sicherheitssystems 100 bzw. 100" zur Lenkunterstützung und zur automatischen Notbrems-Unterstützung in einer Notsituation, nämlich beim überraschenden Ausweichen vor einem Hindernis, dargestellt.

30

In einem ersten Arbeitsschritt werden interne und externe Bedingungen, nämlich die Parameter und das Umfeld eines Kraftfahrzeugs, erfasst. Zur Umsetzung dieser Funktion weist das Sicherheitssystem 100 eine Erfassungseinheit 10 zur Umfelderkennung auf; diese Umfelderkennungseinheit 10 arbeitet unter anderem auf Radarsensorbasis 12 sowie

auf Videosensorbasis 14.

Zudem werden im Rahmen der Erfassungseinheit 10 mittels weiterer Sensoren 16
zusätzlich Daten und Informationen über die befahrene Straße erfasst, zum Beispiel
5 Daten und Informationen über Anzahl und Breite der Fahrspuren sowie über die Position
des eigenen Fahrzeugs und eines potentiellen Kollisionsgegners relativ zu den
Fahrspuren. Auch werden Daten und Informationen einer digitalen Karte 18, zum
Beispiel eines Navigationssystems, in die Umfelderkennung 10 einbezogen. Als weitere
Informationsquellen sind auch sind auch Fahrzeug-Kommunikation, Fahrzeug-
10 Infrastruktur-Kommunikation und Daten des eigenen Fahrzeuges möglich, letztere sogar
notwendig.

Die erfassten Bedingungen werden in Form von Daten und Informationen durch ein
Sensordatenfusionsmodul 22 fusioniert und daraufhin von einem Bewertungsmodul 24
15 hinsichtlich des jeweiligen Gefährdungspotentials bewertet, insbesondere wird die
Kollisionsgefahr für das Fortbewegungsmittel bestimmt. Somit werden mit Hilfe der
Sensorik 10 Objekte vor, neben und hinter dem Fahrzeug erfasst, mittels des
Sensordatenfusionsmoduls 22 zusammengeführt und mit Hilfe des Bewertungsmoduls 24
hinsichtlich einer Kollisionsgefahr für das Fahrzeug bewertet.

Nach der Bestimmung der Kollisionsgefahr wird ein Ausweichalgorithmus erstellt, das
heißt mit Hilfe der Daten und Informationen über Hindernis und Straße und Daten über
das eigene Fahrzeug werden von einem Berechnungsmodul 26 zyklisch mögliche
Fahrvarianten oder Ausweichtrajektorien berechnet, die ein sicheres und stabiles
25 Ausweichen ermöglichen. Dabei wird, zum Beispiel bei Auftreten eines Hindernisses auf
der regulären Fahrbahn, sowohl für eine Ausweichvariante nach links als auch für eine
Ausweichvariante nach rechts mindestens eine für die aktuelle Situation optimale
Ausweichtrajektorie berechnet.

Falls kein Ausweichen mehr möglich ist und somit eine Bestimmung von
Ausweichtrajektorien nicht erfolgen kann bzw. keine Ausweichtrajektorie existiert, wird
eine A[utomatische]N[ot]B[remsung] ausgelöst (Bezugszeichen 50).

Aus der Darstellung der Figur 1 sowie der Figur 3 ist hierbei ersichtlich, dass das

Sensordatenfusionsmodul 22, das Bewertungsmodul 24 und das Berechnungsmodul 26 in einer Auswertungseinheit 20 zusammengefasst sind.

5 Wird nun in einer Situation mit hoher Kollisionsgefahr ein Fahrmanöver durch den Führer des Fortbewegungsmittels eingeleitet (Bezugszeichen L), das heißt beginnt der Fahrer durch entsprechenden Lenkeinschlag ein (Ausweich-)Lenkmanöver, so wird ihm durch ein geeignetes Lenksystem, zum Beispiel durch ein sogenanntes Steer-by-wire-System, eine Ausweichtrajektorie vorgeschlagen (Bezugszeichen 30). Somit wird dem Fahrer bei oder nach Verknüpfen V des Ermitteln 26 der optimalen Ausweichtrajektorie mit dem Einleiten L des Fahrmanövers die optimale Ausweichtrajektorie vorgeschlagen.

10 Diese optimale Ausweichtrajektorie wird dem Fahrer in Form eines aufgebracht oder beaufschlagten Lenkmoments 40 vermittelt, wobei der Fahrer

15 - der vorgeschlagenen optimalen Ausweichtrajektorie folgen kann oder
- die vorgeschlagene optimale Ausweichtrajektorie übersteuern kann (Bezugszeichen S); eine Übersteuerung S der vermittelten optimalen Ausweichtrajektorie durch den Führer des Fortbewegungsmittels ist also jederzeit möglich.

20 Dabei ist denkbar, dass dem Fahrer die optimale Ausweichtrajektorie und/oder das beaufschlagte Lenkmoment in Form mindestens eines haptischen Signals, beispielsweise in Form mindestens einer Schwingung oder in Form mindestens einer Vibration, vermittelt werden.

25 Bei hoher Kollisionsgefahr kann der Fahrer optionalerweise beispielsweise durch ein akustisches, haptisches und/oder optisches Warnsignal vor der Kollision gewarnt werden.

30 Zur Ausweichunterstützung in Notsituationen wird also vom Sicherheitssystem 100 bzw. 100" (vgl. Figur 1 bzw. Figur 3) die Kollisionsgefahr mit Hindernissen vor dem eigenen Fahrzeug erfasst sowie bewertet, und es werden Ausweichtrajektorien berechnet. Leitet der Fahrer ein Ausweichmanöver ein, so kann dem Fahrer eine haptische Lenkunterstützung gegeben werden, die ihm eine optimale Ausweichtrajektorie vorschlägt.

In Figur 2 ist ein Sicherheitssystem 100' zur Ausweichunterstützung in Notsituationen dargestellt, das eine von den Figuren 1 und 3 verschiedene Auswertungseinheit 20' aufweist. Die Auswertungseinheit 20' führt Daten und Informationen der Umfelderkennung 10 zusammen (Bezugszeichen 22) und erfasst die Kollisionsgefahr mit Hindernissen vor dem eigenen Fahrzeug (Bezugszeichen 24).

Bei Erkennen einer Kollisionsgefahr (und angesichts eines bevorstehenden Ausweichmanövers durch den Fahrer) wird von der Auswertungseinheit 20' die Lenkaktorik und/oder des Bremssystem, insbesondere ein Bremsassistent und/oder ESP, und/oder ein eventuell vorhandenes aktives Fahrwerk so parametrisiert oder vorbereitet (Bezugszeichen 60), dass das Fahrverhalten des Fahrzeugs auf Ausweichmanöver oder Notbremsmanöver optimiert ist, beispielsweise in Bezug auf die Lage des Fahrzeugschwerpunktes, in Bezug auf die Lenkkennlinie, in Bezug auf die Dämpfung bzw. Federung und/oder in Bezug auf die Wankstabilisierung.

Bei diesem Sicherheitssystem 100' gemäß Figur 2 folgt somit auf die Bestimmung 24 der Kollisionsgefahr die Optimierung 60 der Lenkung und des Fahrwerks für das Ausweichen bzw. das Notbremsmanöver.

Dieses vorgeschlagene System zur Optimierung 60 der Lenkung und des Fahrwerks kann, wie in Figur 2 dargestellt, als eigenständige Variante, das heißt ohne Vorschlag einer Ausweichtrajektorie oder, wie in Figur 3 dargestellt, in Kombination mit der anhand Figur 1 erläuterten haptischen Ausgabe einer Ausweichtrajektorie aufgebaut werden.

20.02.04

5

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

10

Ansprüche

15

1. Sicherheitssystem (100; 100'; 100"), insbesondere Unfallvermeidungssystem, für mindestens ein Lenksystem sowie mindestens ein Bremssystem aufweisendes Fortbewegungsmittel, insbesondere Kraftfahrzeug, aufweisend

- mindestens eine Erfassungseinheit (10) zum Erfassen interner und externer Bedingungen, zum Beispiel von Fahrzeugparametern und des Fahrzeugumfelds, sowie
- mindestens eine Auswertungseinheit (20; 20')

20

-- zum Zusammenführen (22) der von der Erfassungseinheit (10) erfassten Bedingungen in Form von Daten und Informationen und
-- zum Bewerten (24) der erfassten Bedingungen bzw. der Daten und Informationen hinsichtlich des jeweiligen Gefährdungspotentials,

dadurch gekennzeichnet,

25

- dass die Auswertungseinheit (20) mindestens eine Fahrvariante, insbesondere mindestens eine Ausweichtrajektorie und/oder mindestens einen A[utomatischen]N[ot]B[rems]-Vorgang, aus den Daten und Informationen ermittelt (26) und

30

- dass bei oder nach Einleiten (L) eines Fahrmanövers, insbesondere eines Ausweichmanövers oder eines Notbremsmanövers, durch den Führer des Fortbewegungsmittels das Sicherheitssystem (100, 100"), insbesondere die Auswertungseinheit (20), dieses Fahrmanöver in optimierter Form, insbesondere in Form einer optimalen Ausweichtrajektorie oder in Form einer A[utomatischen]N[ot]B[remsung], vorgibt, unterstützt und/oder vorschlägt (30).

2. Sicherheitssystem gemäß Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass das

Lenksystem dem Führer des Fortbewegungsmittels die optimale Ausweichtrajektorie

- in Form eines aufgebrachten oder beaufschlagten Lenkmoments und/oder
 - in Form mindestens eines haptischen Signals, insbesondere mindestens einer Schwingung oder mindestens einer Vibration,
- 5 vermittelt (40), und/oder
- in Form eines aufgebrachten Zusatzlenkwinkels, beispielsweise durch eine Überlagerungslenkung, aufbringt.

10 3. Sicherheitssystem gemäß Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Auswertungseinheit (20) bei Gefahr, insbesondere bei hoher Kollisionsgefahr,

- mindestens ein akustisches, haptisches und/oder optisches Warnsignal sendet und/oder
- eine A[utomatische]N[ot]B[remmung] auslöst (50), sofern keine anderweitige Fahrvariante, insbesondere keine Ausweichtrajektorie, zur Verfügung steht.

15 4. Sicherheitssystem (100; 100") gemäß mindestens einem der Ansprüche 1 bis 3 oder Sicherheitssystem (100') gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Sicherheitssystem (100; 100'; 100"), insbesondere die Auswertungseinheit (20; 20'), bei Gefahr, insbesondere bei hoher Kollisionsgefahr,

- das Lenksystem, das Bremssystem und/oder
- 20 - das Fahrwerk des Fortbewegungsmittels

parametrisiert, vorbereitet und/oder aktiviert (60), so dass das Fahrverhalten des Fortbewegungsmittels für ein durch den Führer des Fortbewegungsmittels durchzuführendes Fahrmanöver, insbesondere Ausweichmanöver oder Notbremsmanöver, optimiert ist.

25 5. Verfahren zum Erhöhen der Sicherheit, insbesondere zum Vermeiden von Unfällen, im Straßenverkehr, wobei

- [i] interne und externe Bedingungen, zum Beispiel Parameter und das Umfeld, eines Fortbewegungsmittels, insbesondere eines Kraftfahrzeugs, erfasst (10) werden,
- 30 [ii.a] die erfassten Bedingungen in Form von Daten und Informationen zusammengeführt (22) werden und
- [ii.b] die erfassten Bedingungen bzw. die Daten und Informationen hinsichtlich des jeweiligen Gefährdungspotentials bewertet (24) werden,

dadurch gekennzeichnet,

[ii.c] dass mindestens eine Fahrvariante, insbesondere mindestens eine Ausweichtrajektorie und/oder mindestens ein A[utomatischer]N[ot]B[rems]-Vorgang, aus den Daten und Informationen ermittelt (26) wird und

[iii] dass, während oder nachdem ein Fahrmanöver, insbesondere ein Ausweichmanöver oder ein Notbremsmanöver, durch den Führer des Fortbewegungsmittels eingeleitet (L) wird bzw. wurde, dieses Fahrmanöver in optimierter Form, insbesondere in Form einer Ausweichtrajektorie oder einer A[utomatischen]N[ot]B[remsung], vorgegeben, unterstützt und/oder vorgeschlagen (30) wird.

6. Verfahren gemäß Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass dem Führer des Fortbewegungsmittels die optimale Ausweichtrajektorie

- in Form eines aufgetragenen oder beaufschlagten Lenkmoments und/oder
- in Form mindestens eines haptischen Signals, insbesondere mindestens einer Schwingung oder mindestens einer Vibration, vermittelt (40) wird, und/oder

- in Form eines aufgetragenen Zusatzlenkwinkels, beispielsweise durch eine Überlagerungslenkung, aufgebracht wird.

7. Verfahren gemäß Anspruch 5 oder 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass bei Gefahr, insbesondere bei hoher Kollisionsgefahr,

- mindestens ein akustisches, haptisches und/oder optisches Warnsignal emittiert wird und/oder

- eine A[utomatische]N[ot]B[remsung] ausgelöst (50) wird, sofern keine anderweitige Fahrvariante, insbesondere keine Ausweichtrajektorie, zur Verfügung gestellt wird.

8. Verfahren gemäß mindestens einem der Ansprüche 5 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass insbesondere bei Gefahr, zum Beispiel bei Auftreten eines Hindernisses auf der regulären Fahrbahn,

- sowohl für ein Fahrmanöver, insbesondere für eine Ausweichvariante, nach links
- als auch für ein Fahrmanöver, insbesondere für eine Ausweichvariante, nach rechts mindestens eine für die aktuelle Situation optimale Ausweichtrajektorie berechnet (26) und/oder vorgehalten wird.

9. Verfahren gemäß mindestens einem der Ansprüche 5 bis 8 oder gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass bei Gefahr, insbesondere bei hoher Kollisionsgefahr,

- das Lenksystem des Fortbewegungsmittels, das Bremssystem des Fortbewegungsmittels und/oder

- das Fahrwerk des Fortbewegungsmittels

parametrisiert, vorbereitet und/oder aktiviert (60) wird, so dass das Fahrverhalten des Fortbewegungsmittels für ein durch den Führer des Fortbewegungsmittels durchzuführendes Fahrmanöver, insbesondere Ausweichmanöver oder Notbremsmanöver, optimiert wird.

10. Verwendung mindestens eines Sicherheitssystems (100; 100'; 100") gemäß mindestens einem der Ansprüche 1 bis 4 und/oder eines Verfahrens gemäß mindestens einem der Ansprüche 5 bis 9 in mindestens einem Fahrerassistenzsystem zum Erhöhen der Sicherheit, insbesondere zum Vermeiden von Unfällen, im Straßenverkehr.

20.02.04

5

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

10

Sicherheitssystem für ein Fortbewegungsmittel sowie hierauf bezogenes Verfahren

Zusammenfassung

15

Um ein Sicherheitssystem (100; 100'; 100"), insbesondere Unfallvermeidungssystem, für mindestens ein Lenksystem sowie mindestens ein Bremssystem aufweisendes Fortbewegungsmittel, insbesondere Kraftfahrzeug,

20

so weiterzuentwickeln, dass sowohl vorrichtungsmäßig als auch verfahrensmäßig ein vom Führer des Fortbewegungsmittels eingeleitetes Ausweichmanöver bei Annäherung an ein Hindernis unterstützt und so ein Unfall durch Kollision verhindert wird, wird vorgeschlagen,

- dass die Auswertungseinheit (20) mindestens eine Fahrvariante, insbesondere mindestens eine Ausweichtrajektorie und/oder mindestens einen

A[utomatischen]N[ot]B[rems]-Vorgang, aus den Daten und Informationen ermittelt (26) und

25

- dass bei oder nach Einleiten (L) eines Fahrmanövers, insbesondere eines Ausweichmanövers oder eines Notbremsmanövers, durch den Führer des Fortbewegungsmittels das Sicherheitssystem (100), insbesondere die Auswertungseinheit (20), dieses Fahrmanöver in optimierter Form, insbesondere in Form einer optimalen Ausweichtrajektorie oder in Form einer A[utomatischen]N[ot]B[remsung], vorgibt, unterstützt und/oder vorschlägt (30).

30

Fig. 3

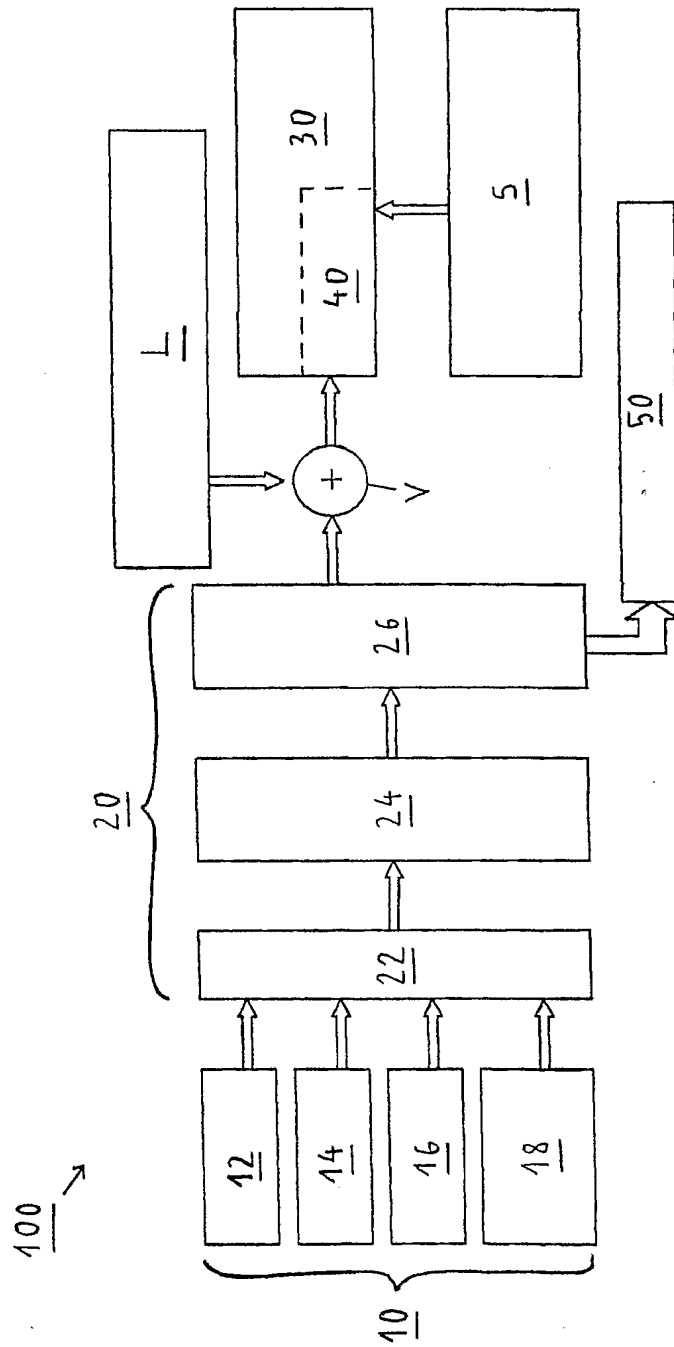


Fig. 1

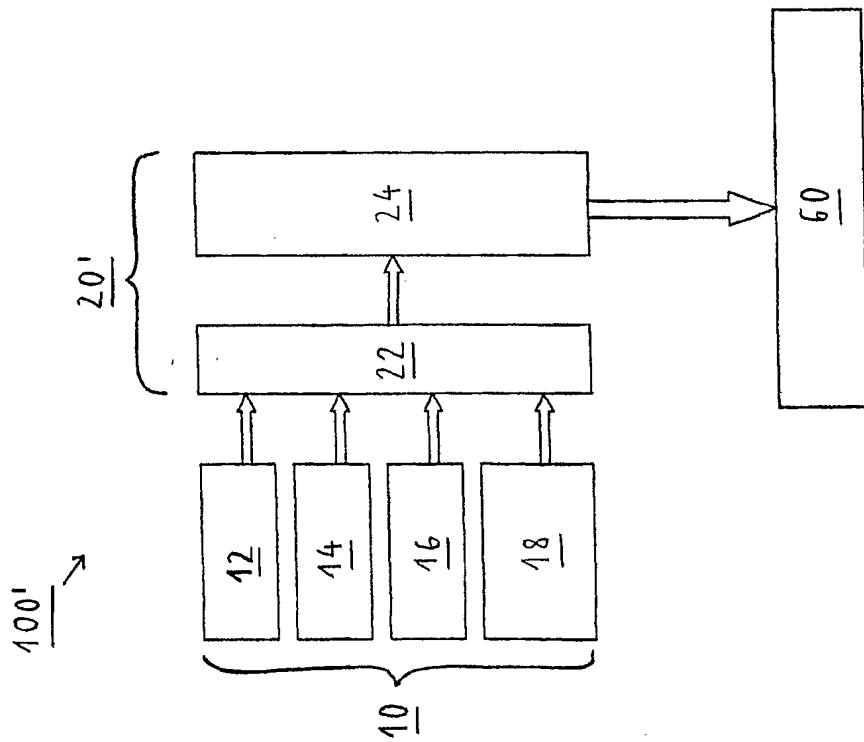


Fig. 2

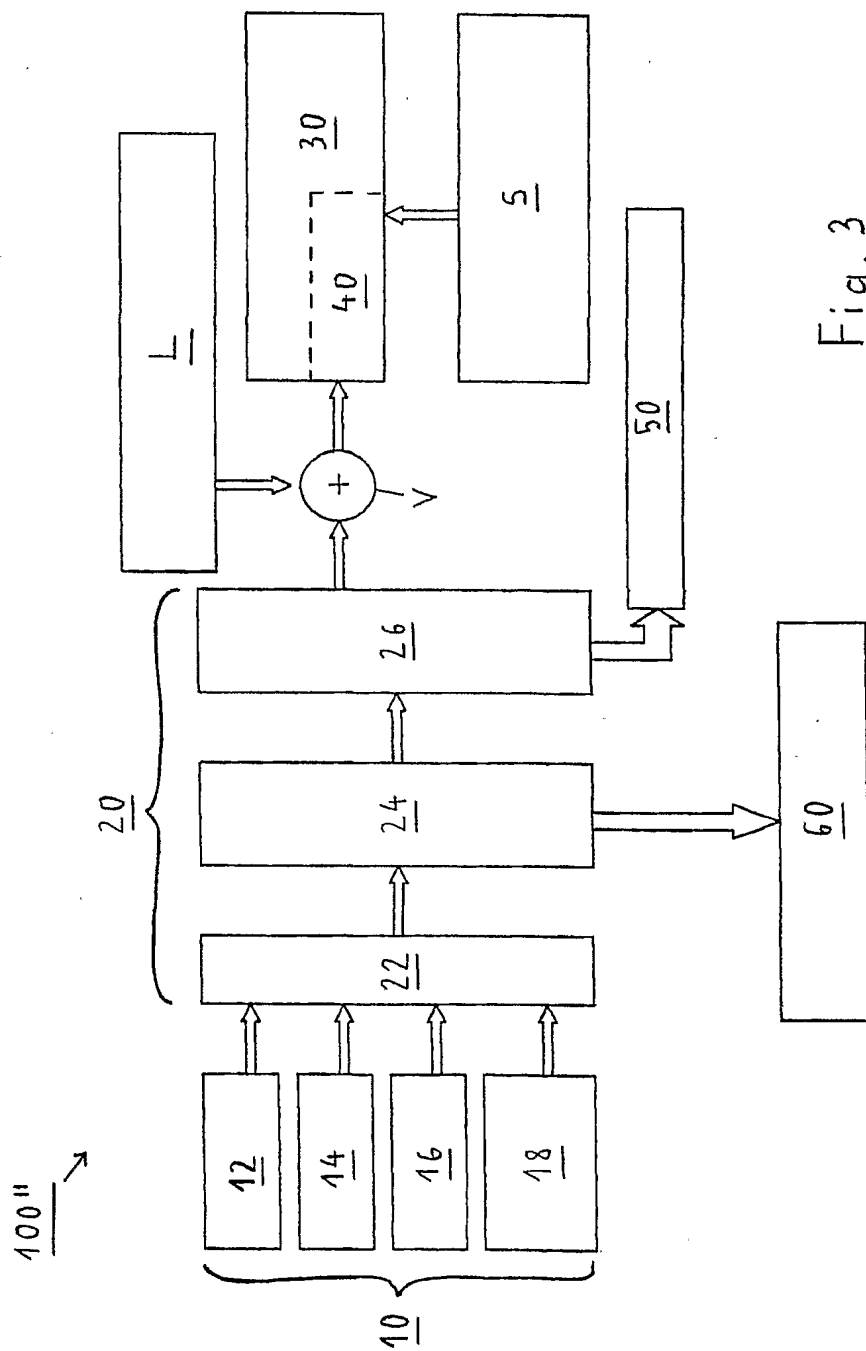


Fig. 3